

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Teknologiaosaamisen johtaminen TJ11Y

Olli Hirvonen

LINJA-AUTOYRITYKSEN MAHDOLLISET SOPEUTTAMISTOIMET

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Teknologiaosaamisen johtaminen

HIRVONEN, OLLI

Opinnäytetyö

Työn ohjaaja

Toimeksiantaja

Syyskuu 2012

Avainsanat

Linja-autoyrityksen mahdolliset sopeuttamistoimet

33 sivua

Yliopettaja Simo Ollila, KYAMK

Autolinjat Oy

linja-auto, joukkoliikenne, suunnittelu

Linja-autoliikenteessä on menossa EU:n palvelusopimusasetuksen ja Suomen joukkoliikennelain siirtymäaika ja sen jälkeiset liikenteen toteuttamistavat ovat vielä epäselviä. Lappeenrannan kaupunki on toimivaltainen viranomainen omalla alueellaan ja se on päättänyt kilpailuttaa paikallisliikennettä hoitavan liikennöitsijän vuoden 2013 aikana, mutta tarkempia suunnitelmia ei vielä ole siitä tiedossa.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää linja-autoyritys Autolinjat Oy:n toiminnan sopeuttamista, mikäli se häviää kilpailutuksessa merkittävimmän yksittäisen liikennemuodon eli Lappeenrannan paikallisliikenteen. Toiminnan sopeuttamisessa on selvitetty kyseiseen liikenteeseen tarvittavat henkilöstön ja kaluston määrät. Autolinjat Oy:n henkilöstöstä ja kalustosta noin puolet on sidottu Lappeenrannan paikallisliikenteen hoitamiseen.

Työn tuloksena on, että kuljettajista 19 henkeä, asentajista kaksi ja toimihenkilöistä yksi tulisi työllistää konsernin muilla toimipaikoilla tai irtisanoa tuotannollisilla ja taloudellisilla perusteilla mikäli kilpailutuksessa Autolinjat Oy häviäisi koko paikallisliikenteen.

Lisäksi työssä on käsitelty Autolinjat Oy:n, Savonlinja-yhtiöiden konsernitasolla sekä koko linja-autoliikenteen tulevaisuuden näkymiä ja kehitysmahdollisuuksia.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Master of Engineering – Degree Programme in Technology Administration

HIRVONEN, OLLI

The possible adaptation actions of a coach company

Master's Thesis

33 pages

Supervisor

Simo Ollila, Principal Lecturer

Commissioned by

Autolinjat Ltd

September 2012

Keywords

bus, public transport, planning

The European Union service act and the Finnish public transportation law are influencing the coach business and the results for conducting the coach business are yet to be defined. The city of Lappeenranta is the deciding authority in its area, and has decided to organize a competitive bidding for the local transport operator during the year 2013, but no further plans are yet to be known.

The purpose of this master's thesis is to examine the adaptation actions of the coach company Autolinjat Ltd in case it will lose the tender for its most significant operations, the local transportation. In the adaption plan the needed personnel and equipment have been estimated for the business in hand. About half of the personnel and equipment of Autolinjat Ltd are currently bound to managing the local transportation in Lappeenranta.

The end result of this master's thesis states that in case Autolinjat Ltd loses the tender, nineteen of the drivers, two of the mechanics and two of the functionaries should be employed in other branches of the company or be laid off due to productive or financial reasons. Furthermore, the thesis discusses the future and development opportunities of Autolinjat Ltd, Savonlinja group and the coach business.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | JOHDANTO | 5 |
| 2 | LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA | 6 |
| 2.1 | Linja-autoliikennejärjestelmä Suomessa | 6 |
| 2.2 | Liikennöintimuodot | 8 |
| 2.3 | Linja-autoliitto ja Matkahuolto | 9 |
| 2.4 | Linja-autoliikenteen muutos | 12 |
| 2.4.1 | Vanhat linjaliikenneluvat | 12 |
| 2.4.2 | Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki | 12 |
| 2.4.3 | Siirtymäaika | 13 |
| 2.4.4 | Siirtymäajan jälkeen | 13 |
| 3 | SAVONLINJA-YHTIÖT | 14 |
| 3.1 | Yleistä Savonlinja-yhtiöistä | 14 |
| 3.2 | Autolinjat Oy | 17 |
| 3.3 | Lappeenrannan paikallisliikenne | 19 |
| 4 | LAPPEENRANNAN PAIKALLISLIIKENTEN KILPAILUTTAMISEN VAIKUTUKSET | 22 |
| 4.1 | Vaikutukset henkilöstöön | 22 |
| 4.2 | Vaikutukset kalustoon | 24 |
| 4.3 | Vaikutukset kokonaisuuteen | 24 |
| 5 | KEHITTÄMISKOHTEET JA MAHDOLLISUUDET TULEVAISUUDESSA | 24 |
| 5.1 | Savonlinja-yhtiöiden Lappeenrannan toimipaikan mahdollisuudet | 24 |
| 5.2 | Savonlinja-yhtiöiden mahdollisuudet | 26 |
| 5.3 | Linja-autoalan mahdollisuudet | 28 |
| 6 | YHTEENVETO | 30 |
| 7 | POHDINTA | 31 |
| | LÄHTEET | 33 |

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää linja-autoyrittäjien mahdollisia sopeuttamistoimia seuraavan kahden vuoden aikana. Tällä hetkellä joukkoliikenne on Suomessa murrosvaiheessa ja linja-autoliikenteen ensimmäiset siirtymäajan liikennöintisopimukset loppuvat kesällä 2014, viimeisten siirtymäajansopimusten loppuessa vuonna 2019. Työn tilaajana on Savonlinja-yhtiöihin kuuluva Autolinjat Oy, jonka merkittävin yksittäinen liikennöintimuoto on Lappeenrannan paikallisliikenne. Siinä siirtymäajan liikennöintisopimus loppuu 30.4.2012 ja kyseinen liikenne työllistää yrityksen noin 80 työntekijästä noin puolet. Siirtymäajan liikennöintisopimuksen jälkeinen Lappeenrannan paikallisliikenne kilpailutetaan todennäköisesti osissa. Tämän työn pääasiallinen tarkoitus on selvittää Lappeenrannan paikallisliikenteen mahdollisen loppumisen vaikutukset Autolinjat Oy:öön sekä selvittää muita mahdollisia kehityskohteita yritykselle. Työssä on käyty läpi myös linja-autoliikenteen tämän hetkistä tilaa.

Alun perin työssä oli tarkoituksena paneutua enemmän yleisiin kehityssuuntiin linja-autoliikenteessä, mutta se on tällä hetkellä mahdotonta, koska koko alalla vallitsee niin suuri epätietoisuus tulevaisuudesta. Tällä hetkellä valtion virkamiehet ajavat linja-autoliikenteen täydellistä uudistamista. Tässä työssä niitä ei ole syvällisesti arvioitu vaan on yritetty panostaa Autolinjat Oy:n suurimman uhkakuvan, Lappeenrannan paikallisliikenteen kokonaan loppumisen, vaikutuksiin. Kyseisen liikenteen kilpailutuksesta ei ole vielä tarkempia tietoja, koska Lappeenrannan kaupunki ei ole niitä päättänyt tai ainakaan julkistanut vielä. Tämän vuoksi työssä ei ole voitu lähteä arvioimaan todennäköisintä tulosta kilpailutuksessa, tai eri mahdollisia osia mitä kilpailutuksessa voisi voittaa, vaan lähdetty siitä uhkakuvasta, että Autolinjat Oy häviäisi koko paikallisliikenteen pois kilpailutuksessa.

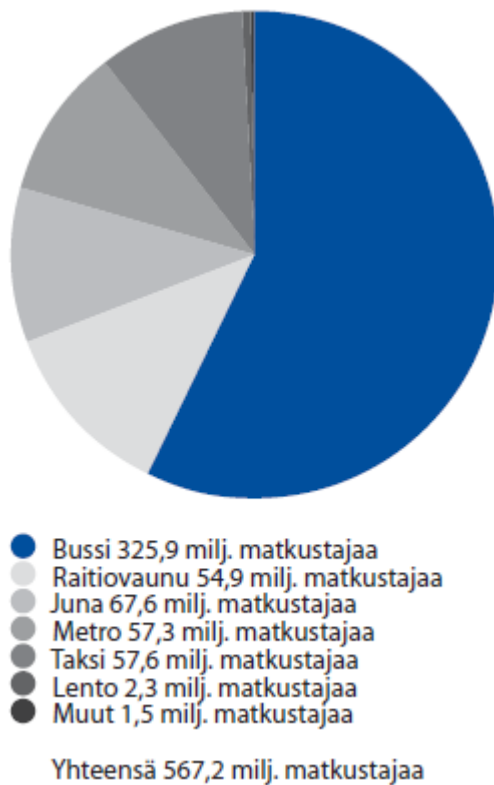
Lisäksi työssä on käyty läpi tulevaisuuden näkymiä ja mahdollisia kehityssuuntia yleisellä tasolla koko alalla, Savonlinja-yhtiöillä konsernitasolla sekä myös Autolinjat Oy:n osalta.

Tässä työssä käytetyt tarkemmat laskelmat ja suunnitelmat on rajattu pois, koska niissä on liikesalaisuuksiin sisältyviä tietoja.

2 LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA

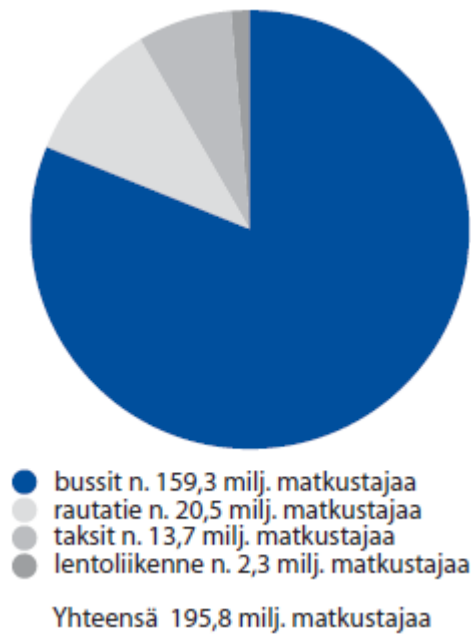
2.1 Linja-autoliikennejärjestelmä Suomessa

Linja-autoliikenteen matkustajamäärät ovat julkisen liikenteen kaikista matkustajista noin 60 prosenttia. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tämä luku on noin 85 prosenttia. Kuvassa 1 on esitetty julkisen liikenteen matkustajamäärien jakaantuminen eri kuljetusmuotojen välillä. Kuvassa 2 on esitetty eri liikennöintimuotojen jakaantuminen pääkaupunkiseudun ulkopuolella.



Kuva 1 julkisen liikenteen matkustajat vuonna 2009

Linja-autoliikenteen matkustajamäärä pääkaupunkiseudun ulkopuolella on noin 160 miljoonaa kun junalla se on noin 20 miljoonaa. Valtion osoittama tuki linja-autoliikenteeseen on noin 0,40 euroa yhtä matkustajaa kohden kun taas junaliikenteessä se on noin 1,60 euroa yhtä matkustajaa kohden.



Kuva 2 linja-autoliikenteen markkinaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolella

Linja-autoliikenteen etuna on, että sillä saadaan yhdistettyä maaseutu ja kaupunkien keskustat. Linja-autoliikennettä järjestäviä yrityksiä on maassamme noin 400 kappaletta ja niistä suuri osa on alle 5 linja-auton yrityksiä. (Linja-autoliitto)

Harjoittaakseen henkilöiden kuljettamista tiellä korvausta vastaan tulee linja-autoyrityksellä olla joukkoliikennelupa. Saadakseen joukkoliikenneluvan hakijan tulee olla vakavarainen, hyvämaineinen, ammattitaitoinen sekä henkilönä sopiva harjoittamaan henkilöliikennettä ja hallitsee itseään ja omaisuuttaan. (Lapin lääninhallitus)

Linja-autoliikennettä valvovat toimivaltaiset viranomaiset, jotka myöntävät tällä hetkellä siirtymäajan liikennöintisopimuksia tai reittiliikennelupia niitä hakeville yrityksille. Näistä on kerrottu lisää työn myöhemmässä vaiheessa. Toimivaltaisista viranomaisista on Suomessa yhdeksän Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta, jotka vastaavat omalla alueellaan usean kunnan kautta kulkevasta liikenteestä. Näiden lisäksi toimivaltaisena viranomaisena on omalla alueellaan Hyvinkään, Hämeenlinnan, Imatran, Joensuun, Jyväskylän, Kajaanin, Kemin, Kokkolan, Kotkan, Kouvolan, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Mikkelin, Oulun, Porin, Rauman, Riihimäen, Rovaniemen, Salon, Savonlinnan, Seinäjoen, Tampereen, Turun ja Vaasan kunnat sekä Helsingin seudun liikennekuntayhtymä. (Joukkoliikennelaki)

Linja-autoliikennettä voidaan toteuttaa monella eri tavalla. Suurin osa liikenteestä toteutetaan lipputuloperusteisesti eli liikennettä ajava yritys saa itselleen ainoastaan

matkustajilta tulevat lipputulot ja lisäksi mahdolliset rahtitulot. Näissä tapauksissa toimivaltainen viranomainen myöntää tietyille reitille luvan tai sopimuksen ajaa tietyllä aikataululla.

Mikäli jollain liikennöintivälillä ei kannata lipputuloperusteinen liikenne, voi viranomainen päättää ostaa liikennettä liikenteenharjoittajalta. Tällöin viranomainen kilpailuttaa liikenteenharjoittajat, ja ostaa kyseessä olevan liikenteen halvimman hinnan tarjoavalta. Ennen kilpailutusta viranomainen päättää saako liikennöitsijä pitää asiakkailta saatavat lipputulot, vai vähennetäänkö ne maksettavasta ostokorvauksesta.

2.2 Liikennöintimuodot

Linja-autoliikennettä toteutetaan kuudella eri tavalla. Vapainta on tilausajoliikenne, joka ei vaadi yritykseltä muuta kuin joukkoliikenneluvan. Sen avulla linja-autoyritys pystyy ajamaan tilausajoina vapaasti asiakkaan toiveiden mukaan, kunhan se ei loukkaa siirtymäajan liikennöintisopimuksen tai reittiliikenneluvan mukaista liikennettä. Tilausajoliikenteen kova kilpailu vaikeuttaa alalla toimivien yritysten kannattavaa toimintaa. Tilausajoliikenne voidaan kilpailuttaa yksi ajo kerrallaan tai pitkiä sopimuskausia kerrallaan.

Vakiovuoroliikenne on maaseutujen, kaupunkiseutujen, kuntakeskusten välisiä ja sisäisiä sekä kaupunkiseutujen liikennettä. Näistä on lipputuloperusteista noin 70 prosenttia ja loput on viranomaisten ostamaa liikennettä. Vakiovuoroliikenne pysähtyy tarvittaessa kaikilla reitillä olevilla kaukoliikennepysäkeillä.

Paikallisliikennettä ajetaan pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa. Se on pääsääntöisesti lipputuloperusteista pois lukien yksittäiset hiljaiset vuorot, jotka viranomainen voi halutessaan ostaa liikenteenharjoittajilta. Pääsääntöisesti liikennöitsijät huolehtivat liikenteen suunnittelusta ja ne ovat tarvittaessa hakeneet muutoksia lupiin ja viranomainen on ne myöntänyt.

Suurissa kaupungeissa ajetaan sopimusliikennettä. Tämä poikkeaa pienten ja keskisuurten kaupunkien paikallisliikenteestä siten, että näissä kaupungeissa on erillinen liikelaitos, joka vastaa liikenteen toteuttamisesta. Tämä malli vaatii matkustajia ja sitä kautta lipputuloja tarpeeksi. Liikenteestä vastaava liikelaitos kilpailuttaa suunnittelemansa reitit ja saa itselleen lipputulot. Liikennöitsijälle jää pelkästään kiinteä sopi-

muskorvaus. Tätä mallia on Suomessa käytössä vain Helsingissä, Turussa ja Tampereella.

Pikavuoroliikennettä ajetaan kaupunkien välillä. Näissä kuljetetaan myös lähes aina rahtia mukana. Pikavuoroliikenteen luvat myöntävää Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, koska nämä menevät aina usean kunnan alueella. Pikavuorot pysähtyvät vain pikavuoropysäkeillä ja tästä syystä se on nopeampi kulkumuoto kuin vakiovuoroliikenne. Ulkomaan pikavuoroliikenteeseen, kuten Savonlinja-yhtiöiden ajamiin Pietarin vuoroihin, luvat myöntää liikenne- ja viestintäministeriö.

Palveluliikenne kuuluu joidenkin kaupunkien paikallisliikenteeseen ja se voi olla kutsuhjattua tai siinä voi olla joustavat reitit. Yleensä palveluliikenteessä kalustona on matalalattiakalustoa, joihin on helppo nousta kyytiin liikuntarajoitteistenkin. Viranomaiset tavoittelevat säästöjä kun yhdistetään sosiaalipuolen kuljetuksia avoimeen joukkoliikenteeseen. Siihen palveluliikenne soveltuu hyvin.

(Linja-autoliitto)

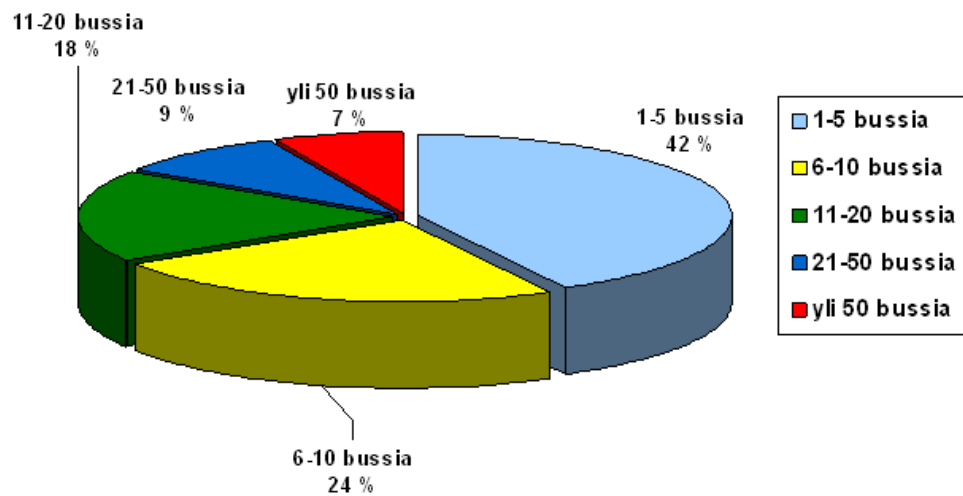
2.3 Linja-autoliitto ja Matkahuolto

Linja-autoliitto on vuonna 1928 perustettu yritysmuotoisen linja-autoliikenteen etujärjestö. Linja-autoliitto tekee työtä vaikuttaakseen julkiseen valtaan ja muihin sidosryhmiin siten, että sen linja-autoyritysjäsenillä on mahdollisimman hyvät toimintavalmiudet toteuttaa kannattavaa yritystoimintaa. Liitto osallistuu jatkuvasti bussialan ja sen liikennemuotojen kehittämiseen niin, että asiakkaille on tarjota mahdollisimman hyvät palvelut. Linja-autoliitto toimii sekä valtakunnallisesti, että sen 8 alueosaston kautta paikallisesti.

Linja-autoliittoon kuuluu noin 330 jäsenyritystä, jotka työllistävät vajaa 10.000 henkilöä. Kuvassa 3 on kerrottu linja-autoliiton jäsenyritysten koko jakauma vuodelta 2010.

LAL:n jäsenyritysten kokojakauma 2010

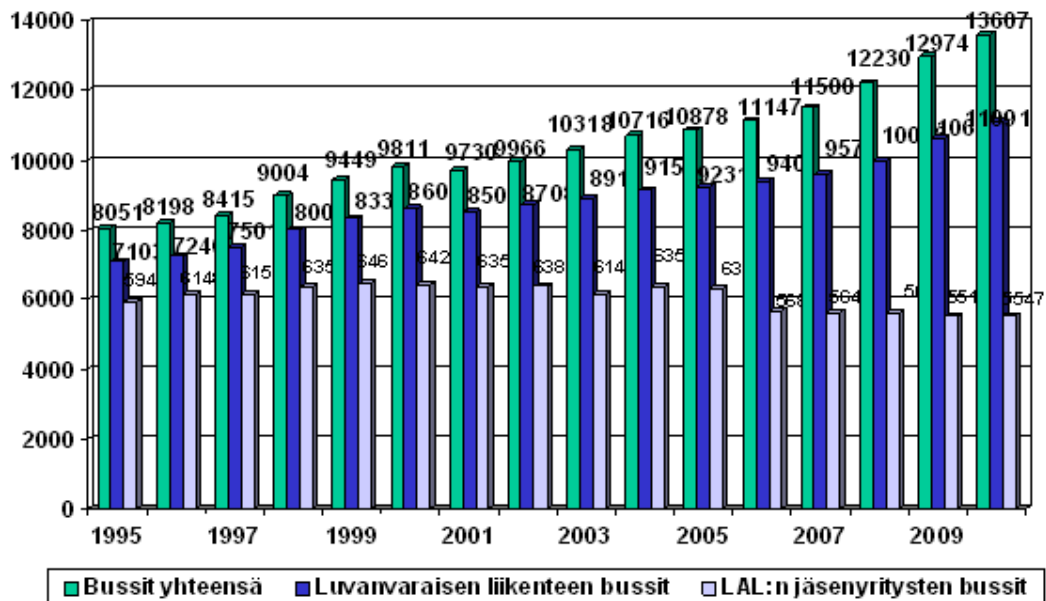
Yrityksiä yht. 327kpl



Kuva 3 linja-autoliiton jäsenyritysten kokojakauma (Linja-autoliitto 2011)

Linja-autoliittoon kuuluvien yritysten kalusto (5547 kappaletta) kattaa hieman yli puolet Suomen kaikessa luvanvaraisessa liikenteessä olevista busseista (11 001 kappaletta). Tämä on esitetty kuvassa 4.

LAL:n jäsenyritysten bussit



Kuva 4 Linja-autoliiton jäsenyritysten bussien määrä (Linja-autoliitto 2011)

Matkahuolto on vuonna 1933 perustettu linja-autoliikenteen yksityinen palvelu- ja markkinointiyritys. Sen päätoimialoina ovat matka- ja pakettipalvelut, joiden lisäksi se harjoittaa kioski- ja kahvilatoimintaa. Matkapalveluiden pääasialliset toiminnot ovat matkalippujärjestelmä sekä aikataulujärjestelmät. Valtaosa tällä hetkellä käytössä olevista linja-autoliikenteen lippujärjestelmistä pohjautuu Matkahuollon kortteihin sekä heidän kautta tapahtuvaan laskutus sekä tilastointijärjestelmiin. Aikataulujärjestelmissä Matkahuollolla on kaikkien Suomessa liikennöivien bussien aikataulut, joka kattaa noin 40.000 lähtöä päivittäin. Linja-autoliitto omistaa kokonaisuudessaan Matkahuollon.

Matkahuolto hyväksyy myös linja-autoliikenteessä käytössä olevan lipputaksan kilometriportaittain. Kyseinen kilometritaksataulukko on käytössä yksittäisillä matkoilla. Tämän lisäksi esimerkiksi toimivaltaiset viranomaiset voivat kehittää omia lipputuotteitaan ja alennuskorttejaan. Näitä lipputuotteisiin viranomainen myöntää lipputukea eli tukee asiakkaan matkustamista. Lipputuella tarkoitetaan sitä rahamäärää, jolla toimivaltainen viranomainen tukee lipun ostajaa, eli liikennöitsijälle maksettavan tariffin ja asiakkaan maksaman hinnan erotusta. Näistä kaupungit saavat osan, enintään 48%, maksamastaan lipputuesta takaisin valtion maksamana tukena.

2.4 Linja-autoliikenteen muutos

2.4.1 Vanhat linjaliikenneluvat

Ennen palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain määrittelemän siirtymäajan alkua säännöllistä linja-autolla ajettavaa henkilöliikennettä, jonka palvelut on yleisesti käytettävissä, on saanut ajaa vain kyseessä olevan reitin linjaliikenneluvan haltija. Kyseisen luvan on myöntänyt toimivaltainen liikennelupaviranomainen. Lupa on voitu myöntää hakijalle, jolla on voimassa oleva joukkoliikennelupa. Käytännössä linjaliikenneluvat on myönnetty samalle liikennöitsijälle kuka on aikaisemminkin linjaa ajanut. Yleensä luvan voimassaoloaika on ollut 5 tai 10 vuotta, eikä sinä aikana ole saanut muut liikennöitsijät hakea lupaa, joka voisi loukata olemassa olevaa liikennettä. Mikäli liikennöitsijät ovat hakeneet uusia lupia, tai voimassaoleviin lupiin muutoksia, niin toimivaltaiset viranomaiset ovat pyytäneet hakemuksiin linja-autoliiton alueosastoilta lausunnon.

Linja-autoliiton alueosastoja on vielä nykyäänkin kahdeksan kappaletta Helsingin, Sisä-Suomen, Lounais-Suomen, Pohjanmaan, Itä-Suomen, Kaakkois-Suomen, Lapin ja Oulun osastot. Alueosastojen jäseninä toimivat kaikki linja-autoliiton jäsenyritykset. Alueosastojen hallituksien jäsenet valitaan osastojen yleisissä kokouksissa jäsenistä. Hallitukset ovat käsitelleet liikennelupahakemuksien puollot ennen viranomaisen päätöstä aiheesta. Käytännössä kilpailevat liikennöitsijät ovat puoltaneet tai jättäneet puoltamatta liikennelupahakemukset ja sen jälkeen ne ovat menneet viranomaiselle päätöstä varten. Aikaisemmin viranomainen on käytännössä tehnyt päätöksensä linja-autoliiton alueosaston puollon mukaisesti.

2.4.2 Palvelusopimusasetus ja joukkoliikennelaki

Euroopan parlamentin ja neuvoston palvelusopimusasetus, PSA, (1370/2007) on tullut voimaan 23.10.2007 ja sen pohjalta Suomeen on tehty joukkoliikennelaki (269/2009), joka on annettu 13.11.2009. Nämä yhdessä määrittelevät Suomen joukkoliikenteen toteutusmuodot jatkossa. Asetukseen ja lakiin on määritelty siirtymäaika, joka voi olla enimmillään 10 vuotta, mutta viranomaiset ovat sen voineet lyhentää omalla toimialueellaan vähintään 5 vuoteen. Siirtymäajan jälkeen toimivaltaiset viranomaiset voivat toteuttaa linja-autoliikenteen täysi markkinaehtoisena tai sitten soveltaen palvelusopimusasetusta.

Markkinaehtoisessa liikenteessä viranomainen ei saa tukea liikennettä vaan se toteutetaan markkinoiden ehdoilla liikennöitsijöiden vastuulla. Kyseiset reittiliikenneluvat myöntää alueen toimivaltainen viranomainen hakemuksesta ja niiden voimassaoloaika on vähintään 2 ja enintään 10 vuotta. Haastavaksi tässä tapauksessa tulee, että liikenteessä ei saa hyväksyä myöskään tuettuja matkalippuja. Tuettuja lippuja on tällä hetkellä esimerkiksi eri kaupunki- ja seutuliput. Liikenneministeri Merja Kyllönen on asettanut Liikenneviraston työryhmän selvittämään erilaisia mahdollisia lippu- ja maksujärjestelmiä. Näistä ei ole tätä työtä tehdessä vielä tarkempia tietoja.

Mikäli toimivaltainen viranomainen päättää toteuttaa liikenteensä palvelusopimusasetuksen pohjalta, tulee liikenteen olla muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin toteuttaa pelkästään markkinaehtoisesti. Tässä palvelusopimusasetuksen mukaisessa liikenteessä voidaan käyttää myös tuettuja lippuja. Palvelusopimusasetuksen mukaista liikennettä voi toimivaltainen viranomainen hankkia suorahankintana tai kilpailuttamalla. Suorahankinta hankittavan liikenteen vuosittainen arvo tulee olla alle 1 000 000 euroa tai siinä ajetaan alle 300 000 kilometriä vuodessa. Mikäli suorahankintana tehdään sopimus liikennöitsijän kanssa jolla on enintään 23 ajoneuvoa liikenteessä kyseiset luvut ovat 2 000 000 euroa ja 600 000 kilometriä vuodessa.

2.4.3 Siirtymäaika

Linja-autoliikenteen siirtymäaika on alkanut joukkoliikennelain voimaantullessa 3.12.2009. Sitä ennen myönnetyt linjaliikenneluvat on katsottu jatkuvan voimassaoloajan loppuun siirtymäajan sopimuksina, mutta kuitenkin enintään vuoteen 2019 asti. Käytännössä monet linjaliikenneluvat on sovittu lyhyemmiksi. Joukkoliikennelain mukaan kuitenkin siirtymäajan sopimukset, jotka loppuisivat ennen 30.6.2014 jatkuvat liikennöitsijän halutessaan kuitenkin sinne asti. Tämä tarkoittaa tällä hetkellä suurta muutosta linja-autoliikenteeseen 1.7.2014 alkaen, jolloin suuri osa siirtymäajoista menee umpeen.

2.4.4 Siirtymäajan jälkeen

Ennen siirtymäajan päättymistä tulee toimivaltaisen viranomaisen tehdä päätös toteuttaako se linja-autoliikenteen markkinaehtoisena vai palvelusopimusasetuksen mukaisena liikenteenä. Näitä päätöksiä on tehty useissa eri kaupungeissa ja varsinkin paikall-

lisliikennettä ollaan toteuttamassa valtaosassa kaupungeja palvelusopimusasetuksen mukaisena liikenteenä. Näissä tapauksissa toimivaltainen viranomainen kilpailuttaa liikennöitsijät ja heidän määrittelemillä kriteereillä paras liikennöitsijä saa sopimuksenmukaisen liikenteen hoitaakseen.

Kaupunkikeskusten ulkopuolinen liikenne on näillä näkyvin menossa markkinaehtoiseksi ja täysin vapaasti kilpailtavaksi liikenteeksi. Tästä ei ole vielä tarkkoja päätöksiä, kuten ei koko alan tulevaisuudestakaan. Tällä hetkellä liikenneministeri Merja Kyllönen on ajamassa suurta muutosta linja-autoliikenteeseen ja sitä kuvaa hänen puheensa eduskunnassa 19.6.2012. Alla suora viittaus hänen puheestaan:

”Viime päivien lehtijutuissa olen havainnut, että Linja-autoliitto jatkaa ikiomaa propagandasotaansa joukkoliikenneasioissa... Nyt on enää puhtaasti kysymys siitä, pönkitetäänkö tässä maassa loputtomiin Linja-autoliiton omistamaa Matkahuollon monopolia vai keskitytäänkö kehittämään läpinäkyvästi ja toimivaltaisten viranomaisten päätösten pohjalta asiakkaita palvelevaa joukkoliikennettä, jossa on toimiva, yhtenäinen informaatio- ja lippujärjestelmä koko maassa.”

Linja-autoliiton ja Matkahuollon roolit ovat ainakin muutoksessa muiden alalla toimivien tahojen kanssa. Tästä johtuen viranomaiset sekä liikennöitsijätkin ovat kehittämässä omia lipputuotteitaan sekä markkinointiyhteenliittymiä. Hyvä esimerkki tästä on Onnibus-markkinointi yhteistyö pienillä liikennöitsijöillä. Siirtymäajan sopimusten loppuessa, toimivaltaiset viranomaiset myöntävät reittiliikennelupia melko vapaasti eli käytännössä kaikille, jotka lupia ovat hakeneet, on niitä myönnetty. Kuitenkin kaikkien reittiliikennelupien haltijoiden tulee ajaa luvassa olevaa liikennettä 2 vuotta vaikka se ei olisi kannattavaakaan.

3 SAVONLINJA-YHTIÖT

3.1 Yleistä Savonlinja-yhtiöistä

Savonlinja-yhtiöt on perustettu vuonna 1924 ajamaan yhdellä autolla Lappeenrannan ja Lauritsalan väliä. Vuosikymmenen lopulla perustaja Toivo J. Honkanen siirtyi ajamaan Mikkelin ympäristöön. Siitä lähtien yhtiöt ovat kasvaneet Itä-Suomen merkittä-

vimmäksi linja-autoyhtiöksi sekä Suomen toiseksi suurimmaksi yksityiseksi linja-autokonserniksi. Savonlinja-yhtiöihin kuuluvat Savonlinja Oy, Autolinjat Oy, Linja-Karjala Oy, Etelä-Suomen linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy. Tämän lisäksi Turun liikenteessä on käytössä markkinointinimenä Savonlinja Oy:n alaisuudessa SL-Autolinjat.

Savonlinja-yhtiöt ajavat kaikkea linja-autoliikennettä 16 – 65 -paikkaisilla linja-autoilla Itä- ja Etelä-Suomessa sekä Turun ympäristössä. Toimipaikkoja yhtiöillä on 13 kappaletta, henkilökuntaa noin 800 henkeä sekä autoja yhteensä noin 530 kappaletta. Savonlinja yhtiöiden liikennöintialue on esitetty kuvassa 5.

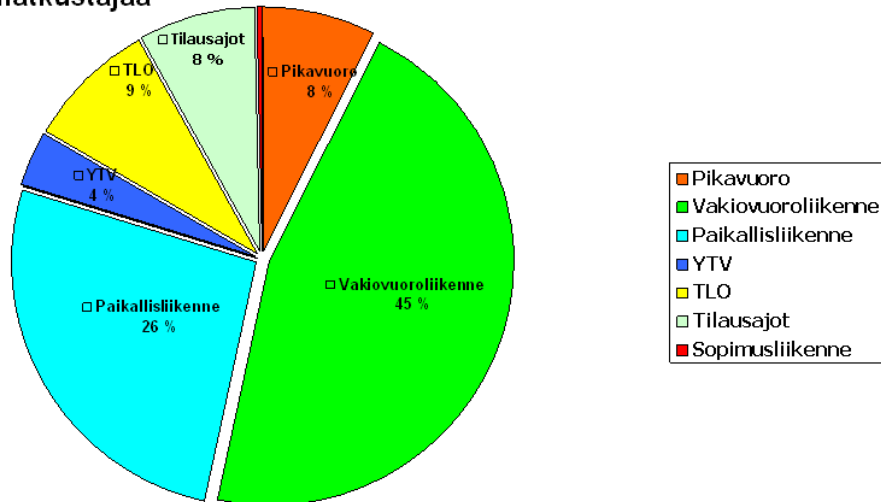


Kuva 5 Savonlinja yhtiöiden liikennöintialue.

Vuonna 2011 Savonlinja-yhtiöiden vuoroissa kulki yhteensä 9,6 miljoonaa matkustajaa. Suurin osa, 45%, oli vakiovuorojen matkustajia. Kuvassa 6 on esitetty kaikkien yhtiöiden yhteenlaskettu matkustajajakauma vuodelta 2011. Turun sopimusliikenne TLO sekä Helsingin seudun sopimusliikenne YTV on koko liikenteestä matkustajamäärissä mitattuna noin 13 prosenttia.

MATKUSTAJAJAKAUMA 1.1. – 30.12.2011

9,6 milj. matkustajaa

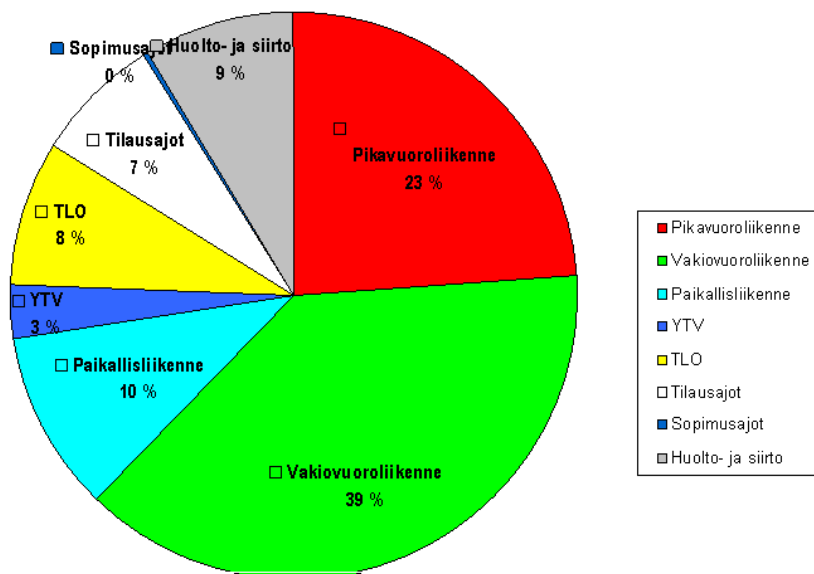


Kuva 6 Savonlinja yhtiöiden matkustajajakauma vuonna 2011.

Kilometrejä kaikki Savonlinja-yhtiöt ajoivat vuonna 2011 yhteensä 34,7 miljoonaa. Niistä suurin osa on tullut vakiovuoro- ja pikavuoroliikenteestä. Kuvassa 7 on esitetty kilometrien jakaantuminen yhtiössä vuonna 2011.

KILOMETRIJAKAUMA 1.1 – 31.12.2011

34,7 milj km

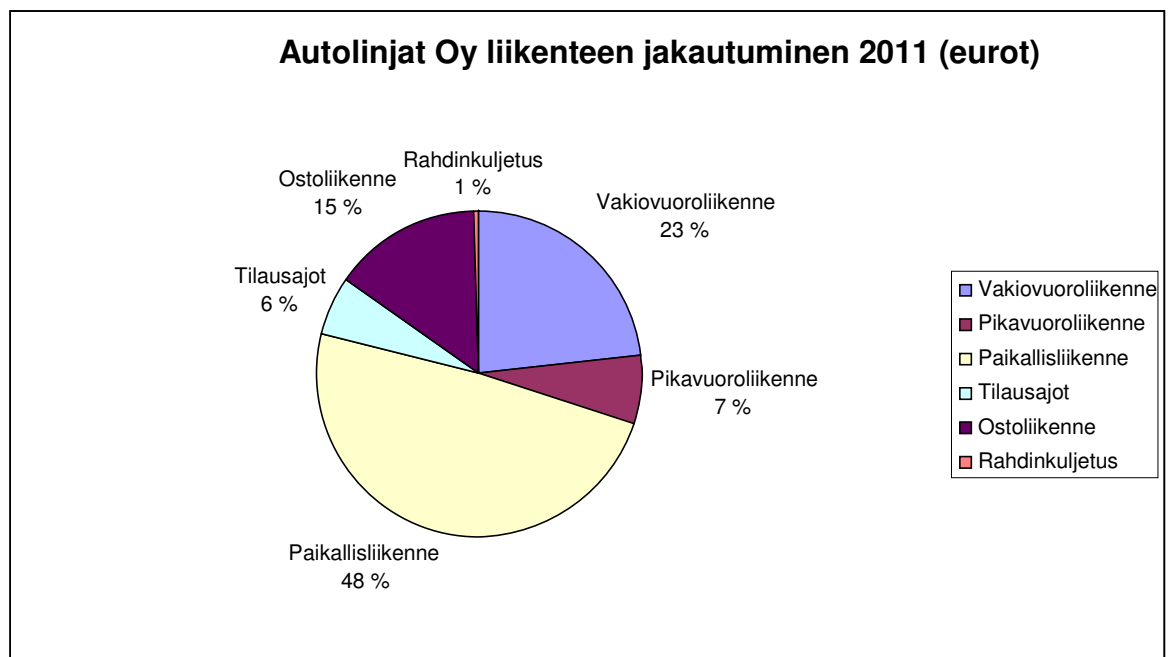


Kuva 7 Savonlinja yhtiöiden kilometrijakauma vuonna 2011.

3.2 Autolinjat Oy

Savonlinja Oy osti Autolinjat Oy:n vuonna 1986. Se on koko historiansa ajan toiminut Lappeenrannan ympäristössä ja alkuvaiheessa on ajanut osan Lappeenrannan paikallisliikenteestä. Vuonna 1997 Savonlinja Oy osti vuonna 1924 perustetun Saimaan Osuusauton, jolla oli noin puolet Lappeenrannan paikallisliikenteen linjaliikenneluvista. Yritys liitettiin osaksi Autolinjat Oy:tä, jolla oli tämän jälkeen kaikki Lappeenrannan paikallisliikenteen linjaliikenneluvista. Muutama pieni linja-autoyritys ajoi tämän lisäksi jälkeen osaa Lappeenrannan paikallisliikenteen ostoliikennevuoroista.

Autolinjat Oy on erikoistunut paikallis- ja lähiliikenteeseen sekä tilausajoihin. Savonlinja-yhtiöiden muut yhtiöt hallinnoivat pikavuoroliikenteen tämän hetkisiä siirtymäajan liikennöintisopimuksia. Kuvassa 8 on esitetty Autolinjojen liikenteen jakautuminen vuoden 2011 mukaan, jolloin liikevaihto oli yrityksellä noin 5,8 miljoonaa euroa. Paikallisliikenteen osuudessa on mukana Autolinjojen ajama paikallisliikenne Lappeenrannassa sekä sen ajama paikallisliikenne Imatralla, jossa on yksi auto ajamassa ostoliikennettä. Autolinjat Oy toimii vain Etelä-Karjalan alueella muiden Savonlinja-yhtiöiden välissä eli kasvumahdollisuuksia ei ole kovinkaan paljon maantieteellisesti. Mikäli liikennettä voitetaan muilla alueilla, niin ne ajetaan muiden Savonlinja-yhtiöiden nimissä.



Kuva 8. Autolinjat Oy:n liikennöinnin jakautuminen vuonna 2011

Autolinjat Oy:llä henkilökuntaa on töissä (tilanne 1.8.2012) toimihenkilöitä 6, asentajia 5, siivoojia 1 sekä kokoaikaisia kuljettajia 72 ja osa-aikaisia kuljettajia 10. Osa-aikaisiksi kuljettajiksi lasketaan osa-aikaeläkkeellä olevat, osatyökyvyttömyyseläkkeellä olevat, erilaisissa kuntoutuksissa olevat sekä omasta toiveestaan osa-aikaisena olevat kuljettajat.

Autolinjat Oy:llä on käytössään 39 omistamaansa linja-autoa sekä 13 kappaletta Savonlinja Oy:ltä vuokrattuja linja-autoja. Näiden lisäksi Autolinjat Oy:n toimipaikassa on käytössä muiden Savonlinja-yhtiöiden linja-autoja, joita käytetään muiden Savonlinja-yhtiöiden hallinnoimien linjojen ajamiseen. Kyseisiä autoja kuitenkin huolletaan ja korjataan Autolinjat Oy:n korjaamolla. Kulut näistä tasataan yritysten välillä sisäisellä laskutuksella.

Toimihenkilöt ovat Autolinjat Oy:llä paikallispäällikkö, liikenne-esimies, kaksi ajomestaria ja kaksi myyntisihteeriä. Paikallispäällikön tehtävänä on huolehtia kokonaisuudessaan toimipaikan toimivuudesta. Tämän lisäksi paikallispäälliköllä on koko konsernia liittyviä tehtäviä kuten tietojärjestelmien kehitysprojekti ja muita projekteja. Kokonaistyöajasta paikallispäälliköllä kuluu noin puolet Autolinjoihin liittyviin tehtäviin. Tästä ajasta noin puolet on paikallisliikenteeseen liittyvää työtä. Tähän liittyy yhteistyö Lappeenrannan kaupungin kanssa, aikataulujen suunnittelu, paikallisliikenteen kuljettajien asiat, muut sidosryhmät sekä kaikki sekalainen työ joka liittyy paikallisliikenteeseen. Työajan käytöstä ei ole tehty seurantaa, vaan se on arvioitu työtehtävien perusteella.

Liikenne-esimies vastaa Autolinjoilla kuljettajien ajo-ohjelmien teosta, heidän vapaa- ja lomatoiveiden käsittelystä, koulukuljetuksista vastaaminen sekä kuljettajien työvuorolistan teosta. Lisäksi hänellä on tehtäviä korjaamon toimintaan liittyen. Työajasta kolmasosa kuluu paikallisliikenteeseen liittyviin tehtäviin. Tämä on tehty arvioimalla työtehtävien jakaantumisella.

Ajomestareita on töissä kaksi kappaletta, jotka työskentelevät vuoroviikoin, vaihtaen vuoroa aina tiistai aamupäivisin. Työviikolla he ovat töissä pidennetyn virka-ajan ja sen jälkeen he ovat vapaamuotoisessa varallaolossa ollen puhelimella tavoitettavissa. Autolinjojen ajomestarit päivystävät virka-ajan ulkopuolella Lappeenrannan toimipaikan lisäksi myös Kouvolan toimipaikan kuljettajia varten eli he hoitavat myös Kouvola alueella tapahtuvat poikkeamat virka-ajan ulkopuolella. Virka-aikana ajomestarit

huolehtivat korjaamon työnjohdon ja vastaavat asentajien töistä. Ajomestareiden työajasta kuluu työjaksoilla noin puolet Lappeenrannan paikallisliikenteen hoitamiseen. Ajomestareiden työajan käyttöä on seurattu noin kuukauden ajalta ja heidän työajastaan kuluu 45,79% paikallisliikenteeseen liittyviin tehtäviin. Työajan seuranta on tehty eriteltynä työaika paikallisliikenteeseen ja muuhun liikenteeseen sekä korjaamoon liittyviin tehtäviin noin kuukauden seurantajaksolla.

Myyntisihteerit tekevät lukuisia toimistotöitä liittyen tilausajoihin, matkapaketteihin, Venäjän liikenteeseen, kuljettajien tilityksiin, lipputilityksiin, yleiseen asiakaspalveluun sekä kuljettajien rahanvaihtoon. Myyntisihteerien työt on kirjattu kuukauden ajan ja seurattu miten tehtävät jakaantuvat yllä olevan jaottelun mukaan. Kuljettajien tilityksiin sekä lipputilityksiin kuluu kahdella myyntisihteerillä keskimäärin työajasta noin kolmasosa (35,84% kokonaistyöajasta). Tästä paikallisliikenteen osuus on noin puolet eli yhdeltä myyntisihteeriltä kuluu noin kolmasosa työajasta paikallisliikenteen tehtäviin.

Autolinjojen toimipaikka on Saimaan Osuusauton vuonna 1983 rakentama kiinteistö. Tilaa kiinteistössä on hyvin nykyiselle liikennemäärälle. Korjaamolla on korjauspaikat 5 autolle ja ulkona löytyy autokatokset 36 linja-autolle, jonka lisäksi avoparkkipaikoille mahtuu loput autot. Kiinteistö on tämän hetkiseen auto- ja henkilökuntamäärään nähden vähintäänkin riittävä, ehkä jopa liian iso.

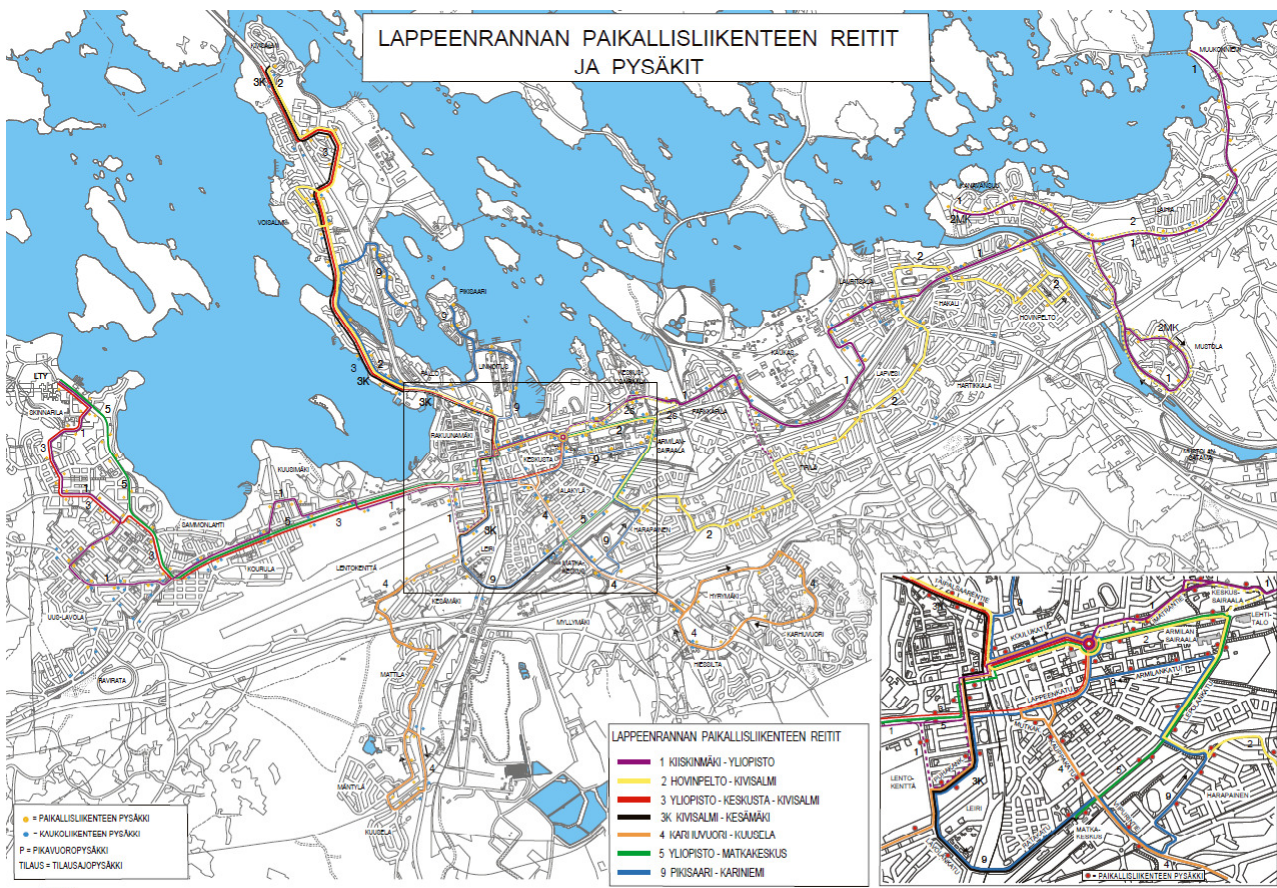
3.3 Lappeenrannan paikallisliikenne

Autolinjat Oy vastaa siirtymäajan liikennöintisopimuksella valtaosasta Lappeenrannan paikallisliikenteestä, johon lasketaan 8 eri liikennöintilinjaa. Linjat ovat:

- linja 1: Yliopisto – Kiiskinmäki (Autolinjat 5 autoa)
- linja 2: Hovinpelto – Kivisalmi (Autolinjat 3 autoa)
- linja 3: Yliopisto – Kivisalmi (Autolinjat 3 autoa)
- linja 3K: Kivisalmi – Kesämäki (Autolinjat 1 autoa)
- linja 4: Karhuvuori – Kuusela (Autolinjat 2 autoa)

- linja 5: Yliopisto – Matkakeskus (Autolinjat 2 autoa)
- linja 9: Kariniemi – Matkakeskus (Autolinjat 1 autoa)
- linja 10: Ruoholampi – Keskussairaala (Autolinjat 0 autoa)

Yllä kerrotuista linjoista on ostoliikenteenä linjan 1 ja 2 arki- ja lauantai aamuisin yksi reitti, linjan 2 sunnuntai liikenne yhdellä pikkubussilla, linjan 4 ilt- ja viikonloppu- vuorot sekä linja 9 ja 10 kokonaan. Autolinjat ajaa paikkallisliikenteen muut reitit ja linjat kaikki muut vuorot siirtymääjan liikennöintisopimuksella lipputuloperusteisesti. Ostoliikennevuoroista Autolinjat ajaa linjan 9 arkipäivät, sekä linjojen 1 ja 2 aamujen ostoliikennevuorot. Muut liikennöitsijät ajavat muut ostoliikennevuorot kilpailutuksen voitettuaan. Kuvassa 9 on esitetty Lappeenrannan paikkallisliikenteen reitit.



Kuva 9 Lappeenrannan paikkallisliikenteen reitit.

Autolinjat Oy ajaa paikkallisliikennettä arkipäivisin talviaikataulujen voimassaoloaikoina 17 autolla, lauantaisin autotarve on 8 autoa ja sunnuntaisin 3 autoa. Tämän lisäksi liikenteeseen tulee varata tarvittava määrä vara-autoja autojen huoltoja ja rik-

koontumisia varten. Tarvittava kokonaisautomäärä Lappeenrannan paikallisliikenteen hoitamiseen on tällä hetkellä Autolinjoilla 20 autoa.

Autolinjat Oy:ssä osa kuljettajista ajaa pelkästään paikallisliikennettä ja osa ajaa sekaisin pikavuoro-, lähi- ja paikallisliikennettä. Lisäksi kuljettajien päivän töistä eli ajo-ohjelmista osassa on pelkästään paikallisliikennettä ja osassa sitä on muun liikenteen seassa. Näistä johtuen tarkkaa arviota paikallisliikenteen kuljettajamäärästä on vaikea tehdä, mutta laskennallisesti paikallisliikenteeseen tarvitaan linjojen ajamiseen 40 kuljettajaa Autolinjojen 77 kuljettajasta. Korjaamalla viidestä asentajasta kahden työaika kuluu Lappeenrannan paikallisliikenteen autoihin. Taulukossa 1 kuvataan työntekijöiden sekä kaluston kokonaismäärää ja suhdetta Lappeenrannan paikallisliikenteeseen.

| Autolinjat Oy | Yhteensä | Lappeenrannan paikallisliikenteessä | |
|--------------------|----------|--|------|
| Autoja | 52 kpl | 20 kpl | 38 % |
| paikallispääliikkö | 1 henk | 10h/vko | 25 % |
| liikenne-esimies | 1 henk | n. 13h/vko | 33 % |
| ajomestarit | 2 henk | 40h/vko | 50 % |
| myyntisihteerit | 2 henk | 12 h/vko | 16 % |
| kuljettajat | 77 | 40 henk | 52 % |
| asentajat | 5 henk | 2 henk | 40 % |

Taulukko 1. Autolinjojen kalusto ja henkilöstö

Automäärästä 38 % on paikallisliikenteessä ja tästä on johdettu asentajien tarve paikallisliikennekaluston kunnossapitoon. Paikallisliikenneautoilla ajetaan vähemmän kilometrejä kuin lähi- ja pikavuoroautoilla, mutta niihin tulee muunlaisia vikoja enemmän, joten huolto- ja korjaustarve on oletettavasti suunnilleen sama kuin pitemmän matkan autoissa. Kuljettajamäärästä paikallisliikenne työllistää hieman yli puolet kokonaismäärästä. Tämä sen takia, että paikallisliikenteessä yksittäinen auto on linjalla keskimäärin pitempään kuin esimerkiksi lähiliikenteessä. Tällöin sitä ajamaan tarvitaan enemmän kuljettajia kuin lähi- tai pikavuoroliikenteen autoihin. Toimihenkilöiden työajasta kuluu alle puolet paikallisliikenteeseen liittyviin tehtäviin.

4 LAPPEENRANNAN PAIKALLISLIIKENTEEEN KILPAILUTTAMISEN VAIKUTUKSET

Lappeenrannan kaupungin paikallisliikenteen siirtymäajan sopimukset päättyvät 30.4.2014. Lappeenrannan kaupunki haluaisi jatkaa toukokuun 2014 yhteistyötä Autolinjat Oy:n kanssa niin sanotulla nolla sopimuksella eli Autolinjat Oy ajaisi lipputuloperusteisesti kuukauden paikallisliikennettä. Tämän jälkeen kesäkuun 2014 alusta astuisi voimaan uusi liikennöintisopimus ja sen liikennöitsijä valitaan kilpailutuksella. Lappeenrannan kaupunki kilpailuttaa paikallisliikenteensä erikseen laadittavan kilpailutussuunnitelman mukaisesti. Kilpailuttamissuunnitelman mukaan:

- ostettavasta liikenteestä muodostetaan kustannustehokkaasti liikennöitäviä kokonaisuuksia
- pienten liikennöitsijöiden osallistuminen mahdollistetaan hyväksymällä tarjousyhteensiittymät
- lähtökohtana on määritelty palvelutaso ja joukkoliikennepoliittinen ohjelma
- tarjouspyynnössä tarkennetaan kalusto ja palvelulta edellytetään vähimmäistaso
- etäkorttitekniikkaa hyödynnetään

(Lappeenrannan joukkoliikennepoliittinen ohjelma)

Alla olevissa vaikutusarvioinneissa on lähdetty siitä, että Autolinjat Oy häviäisi koko Lappeenrannan paikallisliikenteen kilpailutuksessa. Se on hyvin epätodennäköistä tässä vaiheessa, mutta arviot on tehty sen mukaan, koska vielä Lappeenrannan kaupunki ei ole julkistanut kilpailutussuunnitelmaansa. Yllä olevat tiedot siitä on mukana joukkoliikennepoliittisessa ohjelmassa, joka on jo julkinen. Muiden kilpailutukseen liittyvien tietojen julkistamista vielä odotetaan. Autolinjat Oy osallistuu kilpailutukseen ja kun saa osan liikenteestä niin vaikutuksia pitää suhteuttaa voitettun liikenteen määrään.

4.1 Vaikutukset henkilöstöön

Lappeenrannan paikallisliikenteen loppuminen veisi työn 40 kuljettajalta Autolinjoilta. Näiden lisäksi joidenkin maaseutu- ja lähiliikenteen kuljettajien työt vähenisivät, koska tällä hetkellä he ajavat päivällä lyhyen ajan paikallisliikennettä. Kokonaismäärä on kuitenkin tuo 40 henkeä. Tällä hetkellä Autolinjojen kuljettajista 7 henkeä on yli 60-vuotiaita. Nämä pääsisivät suoraan eläkkeelle, mikäli kuljettajien vähennystarpeita

tulisi. Lisäksi vanhalta nimeltä työttömyysputkeen pääsee nykyisin 58-vuotiaana eli tällä hetkellä 56 – 60-vuotiaat pääsisivät 2014 kesällä siihen. Tämän ikäisiä henkilöitä Autolinjat Oy:llä on töissä nyt 14 henkeä. Näiden toimenpiteiden jälkeen 19 hengelle pitäisi etsiä töitä muissa konsernin toimipaikoissa tai sitten irtisanoa tuotannollisista ja taloudellisista syistä.

Toimihenkilöihin suurimmat vaikutukset tulevat työnjohtotehtävissä oleville. Tällä hetkellä kaksi ajomestaria tekee vuoroviikoin töitä sekä liikenne-esimies ja paikallis-päällikkö päivätöitä. Paikallispäällikön töitä vähenisi neljänneksen, mutta siihen löytyisi varmasti lisätöitä konsernin keskustoimipaikasta. Ajomestareiden työt vähenisivät merkittävästi ja tarvetta ei olisi pitää silloin nykyisellä työvuororytmillä kahta ajomestaria töissä. Mikäli Autolinjojen päivystys virka-ajan ulkopuolella saataisiin toteutettua esimerkiksi keskustoimipaikasta Mikkelistä, niin riittäisi yksi ajomestari, joka olisi päivätöissä. Tämän lisäksi liikenne-esimies olisi päivätöissä ja hoitaisi muita tehtäviään. Toinen vaihtoehto on, että kaksi ajomestaria jatkaisivat vuoroviikoin työskentelyä ja heille lisättäisiin konsernista isompi päivystysalue. Tässä tapauksessa liikenne-esimiehen tehtävät voitaisiin jakaa ajomestareiden ja paikallispäällikön kesken. Kolmantena vaihtoehtona on, että vähennettäisiin toinen ajomestareista sekä liikenne-esimies tai paikallispäällikkö. Tässä tapauksessa tämän hetkisiä paikallispäällikön konsernin tehtäviä pitäisi vähentää merkittävästi. Ja lisäksi Autolinjojen päivystys tulisi hoitaa joltain toiselta toimipaikalta.

Myyntisihteerien tehtävistä kuudesosa kuluu paikallisliikenteeseen liittyviin tehtäviin. Muiden töiden uudelleen järjestelyissä voisi olla mahdollista toisen myyntisihteerin siirtäminen muihin tehtäviin, mutta se edellyttää tehtävien vähenemistä. Mikäli molemmat myyntisihteerit jatkaisivat paikallisliikenteen loppuessa, niin heiltä jäisi työaikaa enemmän tilausajojen markkinointiin ja niihin liittyviin tehtäviin. Sitä kautta Autolinjoille voisi saada liikevaihtoa kasvatettua.

Korjaamon asentajista kahden henkilön työt kuluvat paikallisliikenteen kaluston korjauksiin ja huoltoihin. Toisaalta Autolinjojen korjaamolla on tällä hetkellä todella hyvät tilat sekä kalusto ja asentajien ammattitaito. Konsernissa saa helposti siirrettyä autoja toimipaikalta toiselle korjattavaksi, joten vaikka kaikki asentajat pidettäisiin töissä, niin töitä löytyy muiden toimipaikkojen autoista.

4.2 Vaikutukset kalustoon

Autolinjojen käytössä olevista 52 linja-autosta 20 kappaletta on paikallisliikenteessä. Kokonaiskalustomäärä tippuisi melkein puolella. Vapautuva paikallisliikennekalusto saataisiin luultavasti siirrettyä konsernin muille toimipaikoille käyttöön. Paikallisliikennekaluston siirto muihin toimipaikkoihin vaikeuttaisi kuitenkin Lappeenrannan toimipaikan muuta liikennettä, koska paikallisliikenteen varakalustoa on hyödynnetty myös lähiliikenteessä. Tämän jälkeen lähiliikenteessä pitäisi olla enemmän varakalustoa.

4.3 Vaikutukset kokonaisuuteen

Lappeenrannan paikallisliikenteen mahdollinen loppuminen Autolinjoilta vaikuttaa sen toimintaan merkittävästi. Liikevaihdesta tippuisi vajaa puolet, kuten myös henkilöstö- ja kalustomäärästä. Tämän hetkinen kiinteistökin on ylimitoitettu toimintojen supistuessa paljon. Kiinteistö on Lappeenrannan Myllymäen kehittyvällä kaupungin osalla, joten myös kiinteistön vaihtaminen tulisi miettiä siinä vaiheessa jos toiminta supistuu alle puoleen.

5 KEHITTÄMISKOhteet ja MAHDOLLISUUDET tulevaisuudessa

Autolinjojen liikenteestä suurimman yksittäisen osan muodostaa Lappeenrannan paikallisliikenne ja sen siirtymäajan sopimus on loppumassa ensimmäisenä 30.4.2014. Tärkein kehittämiskohde Autolinjoilla on panostaminen Lappeenrannan paikallisliikenteen kilpailuun ja halu ajaa paikallisliikennettä myös jatkossa. Kilpailutuksessa on mahdollista, että Autolinjojen osuus kasvaisi tämän hetkistä ostoliikenteistä ja asema vahvistuisi entisestään, mutta tämä vaatii hyvää tarjouslaskentaa ja halua menestyä kilpailussa.

5.1 Savonlinja-yhtiöiden Lappeenrannan toimipaikan mahdollisuudet

Laajemmin katsottuna Lappeenrannan toimipaikan tulevaisuuden mahdollisuuksia on muuallakin kuin Autolinjojen liikenteessä. Autolinjat Oy hoitaa suurimman osan Lappeenrannan ja Imatran välin liikenteestä. Siihen panostaminen jatkossakin tuo yrityk-

seen liikevaihtoa. Kehittymismahdollisuutena tällä välillä on koululaisvuorojen lisääminen, kun jatkossa toisen asteen opiskelupaikat keskittyvät varmasti kasvukeskuksiin ja myös alemman asteen kouluja siirretään maaseudulta pois. Nämä tuovat kasvupotentiaalia tälle välille. Toinen mahdollisuus Lappeenrannan ja Imatran välillä on työmatkaliikenteeseen sattuvien vuorojen lisääminen. Tällä hetkellä Autolinjoilla on ns. suorat vuorot Imatralta Lappeenrantaan ja takaisin. Nämä ei kierrä edes Joutsenossa vaan tulevat suoraa valtatie kuutta pitkin Imatran ja Lappeenrannan välin. Nämä kilpailevat jo nyt henkilöautolla kulkemisen kanssa.

Tilausajojen lisääminen ja niiden markkinoilla kilpaileminen vaatii suurta panostusta. Suurin yksittäinen tilausajosopimus on yhteistyö Lappeenrannan kaupungin kanssa. Se kattaa käytännössä kaikki kaupungin tilausajot ja tällä hetkellä sitä ajaa toinen liikennöitsijä. Tämän lisäksi kilpailukohteena on pienempi kokonaisuus Imatran kaupungin tilausajot. Tämän voitti viime kilpailutuskierroksella Autolinjat. Näiden molempien sopimus on loppumassa vuonna 2013 ja näihin tulee panostaa, että näistä saisi varmuutta paikallisliikenteen kilpailun jälkeenkin mahdollisesti. Yksittäisten tilausajojen kilpailu on todella kovaa ja jotta niissä pärjää pitää olla yhä enemmän erikoisosaamista, erikoiskalustoa tai lisäpalveluita. Nykyään ei asiakkaille riitä hyvä palvelu tai hyvä kalusto vaan pitäisi olla vieläkin parempaa ja niitä osataan vaatia.

Savonlinja-yhtiöden Lappeenrannan toimipaikalla on vahvuutena yhteistyö samassa kiinteistössä toimivan viisumivälitysyriityksen kanssa. Tämän lisäksi Venäjälle, Viipuriin ja Pietariin, ajetaan säännöllisiä linja-autovuoroja lähes päivittäin. Näiden avulla saadaan tehtyä asiakkaille kokonaispaketteja, jotka kattavat vuorobussilla kyydin Pietariin, viisumin sekä majoituksen. Tai sitten jos on kerralla lähdössä kokonainen ryhmä, niin kyyti saadaan järjestettyä täysin tilausajona osaavan kuljettajan kanssa.

Autolinjojen korjaamon työmäärä tulisi vähenemään merkittävästi, mikäli Lappeenrannan paikallisliikenteen hoitaminen loppuisi. Tässä tapauksessa vaihtoehtona olisi vähentää korjaamon henkilökuntaa tai etsiä lisätöitä muualta. Huollettavia ja korjattavia autoja löytyy konsernissa muista toimipaikoista ja niitä saataisiin vuorolinjoja pitkin ajettua Lappeenrantaan. Tällöin ei tulisi kalliita tyhjänä ajoja huoltojen tai korjausten takia. Näiden lisäksi mahdollista olisi jatkossa alkaa myymään korjaamopalveluita myös täysin ulkopuolisille. Mahdollisuuksia olisi toiset linja-auto- ja rekkayri-

tykset. Vahvuutena Autolinjoilla tähän asiaan on raskaaseen kalustoon erikoistuneet asentajat.

Muuta toimintaa Lappeenrannan toimipaikalla voisi tulla esimerkiksi Matkahuollon kanssa tehtävällä sopimuksella Matkahuollossa kuljetettavien pakettien kotiin kuljetamisesta. Tätä toimintaa voisi varsinkin maaseuduilla tehdä, jossa kyyditetään koulu-laisia aamu- ja iltapäivällä niin voisi niiden välissä pienellä linja-autolla kuljettaa paketteja samalla.

5.2 Savonlinja-yhtiöiden mahdollisuudet

Savonlinja-yhtiöiden kokonaisuudessaan tulee jatkossa erottua kilpailijoistaan positiivisesti omalla brändillään. Koko konsernin tulee vahvistaa toimintatapojaan, jotta asiakkaalle saadaan vahvempi mielikuva laadukkaasta, perinteikkästä ja varmasta toimijasta alalla. Konsernin olisi hyvä olla myös haluttu työpaikka työntekijöiden keskuudessa ja siellä töissä olevat henkilöt olisivat ylpeitä omasta työpaikastaan.

Tärkeimpänä mahdollisuutena yllä oleviin asioihin pidän laadukkaiden palveluiden tuottamisena siten, että asiakkaalle jää positiivinen kuva niiden käyttämisestä. Tämän mahdollistaa hyvä kalusto, joka on siisti ulko- ja sisäpuolelta sekä kuljettajan palvelu- asenne. Alalla on käytössä ExpressBus markkinointi järjestelmä, joka on pyrkinyt myös tähän. ExpressBus järjestelmässä siellä mukana olevat yritykset ovat tuottaneet pikavuoropalvelut samalla tavalla keskenään ja ovat vahvistaneet pikavuorojen houkuttelevuutta. Tämäntapainen palveluiden tuottaminen tulisi laajentaa myös muualle kuin pikavuoroihin, joko konsernitasolla tai sitten usean yrityksen voimin. Kuitenkin pitäisi saada suuri joukko kalustoa esimerkiksi samannäköiseksi, jotta saadaan markkinointiarvoa sitä kautta.

Nykyaikana on koko ajan tärkeämpää saada kaikki toimimaan ympäristöystävällisesti. Tähän liittyen konsernin tulisi olla suunnan näyttäjänä uusissa mahdollisuuksissa linja-autoliikenteessä myös ympäristöasioissa. Erilaisia mahdollisuuksia korvaamaan dieselkäyttöiset linja-autot on esimerkiksi sähkö, maakaasu tai vety. Näiden tekniikoiden kehittyessä voi niitä käyttää ympäristöystävällisemmin kuin tämän hetkisiä dieselmoottoreita.

Tällä hetkellä käytössä on pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta Matkahuollon hyväksymät taksataulukot ja niiden mukaan hinnat menevät kaikilla vuoroilla. Hinnoittelua pitäisi jatkossa kehittää enemmän samaan suuntaan kuin lentoyhtiöillä on käytössä eli hiljaisempina vuoroilla olisi halvempi matkustaa kuin ruuhkaisemmilla vuoroilla. Tällä hetkellä yrityksillä on kuitenkin tiedossa hiljaiset vuorot kellonaikojen tai viikonpäivien mukaan ja niissä voisi olla eri hinnoittelu kuin ruuhkaisemmilla vuoroilla. Tämän mahdollistamiseksi tulisi kehittää Matkahuollon lipunmyyntiä tai sitten panostaa konsernitasolla omaan lipunmyyntiin. Tulevaisuudessa kuitenkin Matkahuollon rooli tulee mahdollisesti muuttumaan ja jo nyt joillakin kilpailijoilla on käytössä omia nettikauppoja ja muita palveluita. Käytössä voisi olla vuorokohtaisesti halvempia lippuja ja sen jälkeen lippujen hinta voisi olla kovempi myös ruuhkaisemmilla vuoroilla.

Lipunmyyntiä tai koko linja-autovuorojärjestelmää voisi kehittää myös enemmän tarveperusteiseksi. Käytössä voisi olla nettikauppa, jossa myytäisiin linja-autovuoroja yksittäisille henkilöille käytännössä minne vain. Kun olisi tarpeeksi asiakkaita, niin järjestelmä yhdistäisi tilatut vuorot, ja linja-auto kulkisi tarpeen mukaisen reitin tarvittavalla aikataululla. Tämä toiminta tarvitsisi tarpeeksi paljon asiakkaita, jotta reittejä saataisiin hyvin yhdisteltyä ja kannattavasti ajettua. Tämän voisi toteuttaa yhteistyössä useampikin yritys.

Tulevaisuuden maksamista linja-autossa tulee kehittää. Käteisellä rahalla maksaminen vähenee varmasti ja pankki- sekä luottokortitkin alkavat olemaan vanhoja tapoja maksamiseen jo. Tulevaisuudessa pitää maksaminen mieltä helpoksi ja mahdollisimman nopeaksi. Maksamista helpottaisi esimerkiksi puhelimella maksaminen. Tekniikka mahdollistaa jo lähiaikoina, että puhelinta voisi käyttää kuten etäluettavaa korttia, eli puhelinta käyttäisi vain rahastuslaitteen vieressä, niin matka olisi maksettu. Jatkossa tämän kehittäminen voisi mennä siihen, että linja-auton ovella on tunnistimet, jotka lukevat taskussa olevasta kännykästä tarvittavat tiedot ja matka olisi maksettu jo autoon noustessa.

Tilausajojen yhdistelemisellä saadaan kustannustehokkuutta lisättyä. Jo nyt eri asiakkaiden ajoja yhdistellään. Esimerkiksi jos tilausajo on vienti johonkin toiseen kaupunkiin, niin sieltä pyritään saamaan joku paluu kyyti takaisin päin. Tätä kehittämällä voisi kyseisissä tapauksissa alkaa myymään halvempia ajoja sinne päin mihin linja-auto olisi muuten ajamassa takaisin tyhjänä.

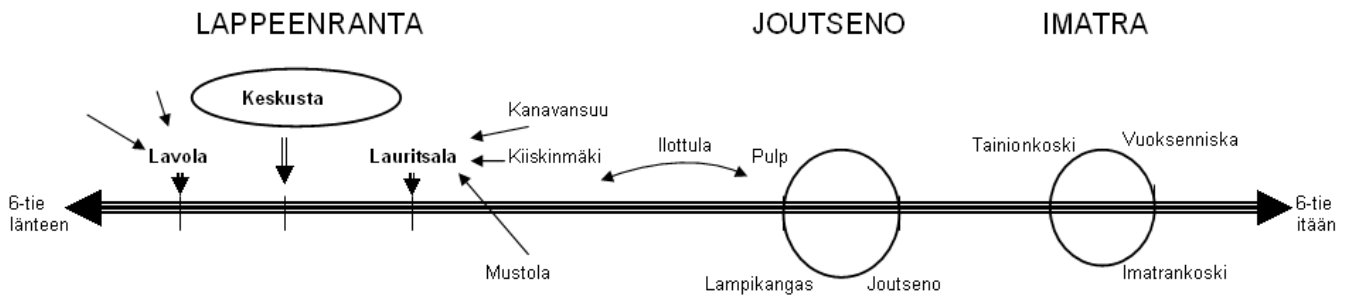
Linja-autot ovat pitkään kuljettaneet rahtia tavaratiloissa. Jatkossa voisi miettiä enemmän yhteistyötä rahdin kuljetusliikkeiden kanssa. Pitkän matkan linja-autoissa on tällä hetkellä suuri tavaratilakontti, mutta yhteistyössä voisi olla mahdollista saada rahtia esimerkiksi perävaunun verran. Linja-autovuoro kun päättyy päätepisteen linja-autoasemalle, niin sen jälkeen auto voisi viedä perävaunun tavaraterminaaliin tyhjentykseen. Tämä toimisi erityisesti vuoroissa, joissa on vain vähän matkustajia, kuten esimerkiksi joihin yövuoroihin. Asiakkaiden määrä ei periaatteessa vaikuta perävaunun kanssa ajamiseen, mutta reitti pitää olla sellainen, jossa perävaunun kanssa pääsee kulkemaan.

5.3 Linja-autoalan mahdollisuudet

Koko linja-autoliikenne ala on murroksessa tällä hetkellä ja alalla kaivataan innovaatioita jatkossa. Tällä hetkellä ei ole vielä käytössä edes yhteismaksukorttia linja-autoliikenteen, junien, laivojen ja lentokoneiden välillä. Itse asiassa käytössä ei ole edes eri paikkakuntien välillä yhteistä linja-autoliikenteen maksukorttia. Poikkeuksena tässä on seutuliput, joilla voi matkustaa maakunnan alueella, mutta ne eivät käy pitemmille matkoille. Jatkossa tulisi olla sama maksuväline ympäri Suomea ainakin linja-autolla matkustamiseen, ja sillä pitäisi päästä kulkemaan niin paikallisliikenteessä kuin pikavuoroissa. Tästä eteenpäin kehitettynä maksuvälineen tulisi käydä myös junaliikenteessä. Tämä mahdollistaisi helpot yhteydet rautatieasemilta eteenpäin. Junien ja linja-autoliikenteen tulisi vahvistaa yhteistyötä muutenkin enemmän, koska tämän hetkinen kilpailu keskenään ei ole järkevää. Molemmilla on etunsa joita tulisi vahvistaa. Junalla pääsee nopeammin ja tasaisemmin kuin linja-autolla. Ongelmana junaliikenteessä on kuitenkin, että se kulkee vain rautatieasemien väliä, ja ne ovat vielä yleensä isojen asutuskeskusten läheisyydessä. Linja-auton vahvuus on, että sillä pääsee joka paikkaan. Yhteistyötä kehittämällä ja vaihtoa kuljetusvälineestä toiseen helpottamalla, saataisiin matkaketjusta sujuva ja nopea asiakkaalle.

Linja-autoliikenne varsinkin suurten asutuskeskusten ulkopuolella on haastava jatkossa koska matkustajamäärät ovat vähenemässä. Suurissa kasvukeskuksissa kuten pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa linja-autoliikenne on toimiva järjestelmä esimerkiksi omaan autoon verrattuna, koska siellä on matkustajia reilusti ja sitä kautta myös vuorotarjonta hyvä. Keskisuurissa ja pienissä kaupungeissa tulee rakentaa toi-

miva reittiverkosto, jossa voisi hyödyntää runkoverkosta ja siihen syöttää pienemmillä autoilla matkustajia haja-asutusalueilla. Samaa järjestelmää voi ajaa myös paikallisliikennealueella, eli sinne rakentaa runkoverkoston, johon vaihtoyhteyksillä syötettäisiin matkustajia hiljaisemmilta alueilta. Kuvassa 10 on esitetty tämän mallin mukaisesti esimerkiksi Lappeenrannan ja Imatran alueen liikenneverkosto. Tällä mallilla voitaisiin toteuttaa myös muita liikenteitä.



Kuva 10 linja-autoliikenteen mahdollinen toteuttaminen

Yllä olevassa kuvassa on esitetty Lappeenrannan ja Imatran välinen liikenne runkolinjajärjestelmästä, johon syötetään pienemmillä autoilla runkolinjan pysäkeille. Mallissa kulkee valtatie kuutta pitkin runkoautot. Ne pysähtyvät vain valtatie varrella olevilla pysäkeillä, joihin syötetään muilla autoilla matkustajia. Tässä mallissa valtatie varrella on viisi pysäkkiä Lavola, Keskusta, Lauritsala, Joutseno sekä Imatra. Lappeenrannan pysäkeille syötetään matkustajat pikkubusseilla ja keskustan pysäkki olisi osa paikallisliikenteen reittejä, jotka kulkisivat sen kautta. Joutsenossa ja Imatralla syöttöreitit voisivat ajaa ympyräreittejä jotka kulkisivat valtatie varrella olevien pysäkkien kautta.

Yllä oleva malli on ajateltu, että valtatie varrella kulkisi linja-autot, mutta samalla mallilla voitaisiin toimia myös yhdistämällä linja-auto- ja junaliikenne. Junat ajaisivat runkovuorot, joihin linja-autoilla syötettäisiin matkustajia. Molemmissa näistä malleista voisi olla mukana tilausajopohjainen liikenne. Eli suuremmilla vaihtopysäkeillä lähtisi tietyt linjat ennalta määrätyn mukaan, mutta olisi lisäksi sellaisia linja-autoja joiden reittiä ei olisi ennalta määrätty. Näiden reitit voisivat muodostua esimerkiksi matkustajien tilaamista kyydeistä runkolinjalla kyydissä ollessaan. Etuna ja vahvuutena linja-autoliikenteessä tulee olla yhteyksien määrät, eli päästään kulkemaan haluttuun paikkaan helpolla ja mikäli on vaihtoyhteyksiä niin ne sujuvat helposti ja nopeas-

ti. Mikäli tuollaiset runkolinjat kulkevat niin niiden aikataulut tulee suunnitella siten, että syöttökuljetuksista pääsee helposti niiden kyytiin ja toisinpäin runkolinjoista pääsee syöttökuljetusten kyytiin nopeasti ja helposti.

Linja-autoliikenteen tulevaisuudessa kuljettajan tarve tulee jäämään pois. Autot saadaan kulkemaan robottien avulla ennalta suunnitellun reitin mukaan. Käytännössä asiakas voisi tilata itselleen linja-auton pysähtymään vaikka kännykän avulla, joiden sijaintipalvelun avulla linja-auto tietää mihin kohtaan pitää pysähtyä. Tässä ei välttämättä tarvita edes erikseen pysäkkejä, mutta vuorot voivat toisaalta hidastua liikaa mikäli pysähdytään kaikkien mahdollisten luona. Toinen vaihtoehto on pitää pysäkit joihin linja-auto saadaan pysähtymään eri mahdollisuuksilla. Esimerkiksi linja-auto voi tunnistaa pysäkillä olevat ihmiset, pysäkillä voidaan laittaa erillinen painike jolla auto saadaan pysähtymään siihen tai pysähtyminen voidaan tilata esimerkiksi asiakkaan omalla puhelimella. Näissä kaikissa tapauksissa pysäkillä voisi olla joku merkkivalo tai muu vastaava näyttämään mahdollisesti muille pysäkillä tuleville, että linja-auton pysähtyminen on jo tilattu.

6 YHTEENVETO

Joukkoliikenne Suomessa on suuren muutoksen edessä. EU:n palvelusopimusasetus ja Suomen joukkoliikennelaki ovat siirtymäajalla ja sen jälkeinen aika on vielä epäselvää alalla toimiville yrityksille kuten myös toimintaa sääteleville ja valvoville viranomaisille. Tämä vaikuttaa alalla toimiviin yrityksiin eri tavalla, toiset tulevat varmasti voittamaan liikennettä lisää ja kasvattamaan toimintaansa. Osalla tulee taas ongelmia ja kannattamattomia liikenteitä ajettavaksi. Kaikki tämä on vielä epävarmaa ja tämän vuoksi liikennöitsijät ovat tällä hetkellä todella tarkkoja miettiessään investointeja, joten liikenteessä olevien linja-autojen keski-ikä on kasvamassa merkittävästi lähivuosina. Alan sekavasta tilanteesta johtuen monelle yritykselle on myös vaikeaa tehdä suunnitelmia omasta toiminnastaan. Tämä ajaa monet yritykset tekemään kannattamattomia tarjouksia ostoliikennekilpailutuksessa, että saadaan edes jotain liikennettä pysymään kun linjaliikenne on vähentymässä.

Linja-autoliiton ja Matkahuollon roolit jatkossa linja-autoliikenteessä ovat myös epäselviä ja näille on tulossa kilpailijoita. Matkahuollon lippu- ja aikataulujärjestelmä on

tällä hetkellä valtakunnallinen ja kattaa kaikki Suomessa ajettavat vuorot. Jatkossa tulee luultavasti olemaan enemmän toimijoita tällä sektorilla ja se vaikeuttaa asiakasta.

Työn tilaaja Autolinjat Oy:n näkökulmasta toiminnan kasvattaminen laajemmalle alueelle on mahdotonta, koska muualla ajetaan muiden Savonlinja-yhtiöiden nimissä ja niiltä löytyvät varikot Kouvolasta, Mikkelistä sekä Savonlinnasta. Tästä johtuen Autolinjat Oy toimii Etelä-Karjalan alueella ja pyrkii siellä olemaan vahva toimija. Tämän hetkisestä liikenteestä Lappeenrannan paikallisliikenne on menossa kilpailutuksen vuoden 2013 aikana. Kilpailutuksesta ei kuitenkaan vielä tiedetä, minkälaisissa osissa se tehdään, tai muita siihen liittyviä vaatimuksia esimerkiksi kalustoon liittyen. Tässä työssä on lähdetty pahimmasta uhkakuvasta eli Lappeenrannan paikallisliikenteen kokonaan loppumisesta. Se tiputtaisi toiminnan kokonaisuudessaan noin puoleen nykyisestä. Tämä ei kuitenkaan tekisi Autolinjat Oy:n toimintaa mahdottomaksi, koska muuta liikennettä on noin puolet toiminnan määrästä. Sopeuttamistoimilla toiminta saataisiin varmasti jatkumaan ja ilman paikallisliikennettä tulisi miettiä muita keskittymiskohteita liikennekentässä.

Lisäksi tulevaisuutta on mietitty tässä työssä Autolinjojen, Savonlinja-yhtiöiden sekä koko alan osalta. Kaikille näille näkyy alan muutos lähivuosina ja siihen on hyvä varautua. Tulevaisuuden mahdollisuudet on mietitty karkealla tasolla yksityiskohtiin menemättä.

7 POHDINTA

Alkuperäinen ajatus tämän työn tekemisessä oli selvittää joukkoliikenteen toimintamalleja palvelusopimusasetuksen ja joukkoliikennelain siirtymäajan päättymisen jälkeen. Tämän lisäksi piti selvittää Lappeenrannan paikallisliikenteen kilpailuttamisen vaikutuksia Autolinjat Oy:öön. Tällä hetkellä kuitenkin on ollut mahdotonta selvittää toimintatapoja siirtymäajan jälkeen, koska kukaan ei vielä tiedä edes eri vaihtoehtoja. Sen takia työ keskittyi Lappeenrannan paikallisliikenteen kilpailutuksen vaikutuksiin. Tämäkin on tosin vaikeaa, koska kilpailutuksesta ei ole vielä tarkempia tietoja. Lisäksi ongelmaksi tuli, että työ pitää olla julkinen. Tämän vuoksi yhtiön salassa pidettäviä tietoja ja selvityksiä ei ole tähän voinut liittää mukaan.

Työtä tehdessä tuli itse perehdyttyä alan tämän hetkiseen tilanteeseen ja varsinkin sen epäselvyyteen. Lisäksi oli mielenkiintoista selvittää Lappeenrannan paikallisliikenteen kilpailutuksen vaikutuksia yritykseen, jossa työskentelen.

Alan tulevaisuuden mahdollisuuksia on jatkossa kaikkien toimijoiden mietittävä mahdollisimman avarakatseisesti ja niille, jotka keksivät parhaimpia ideoita ensimmäisenä, on jatkossa parhaat mahdollisuudet selvitä kovassa kilpailussa. Tässä työssä on joitain ajatuksia laitettu ylös ja ehkä kaikkein todennäköisimmät suunnitelmat olen rajannut tästä työstä ulkopuolelle.

LÄHTEET

Autolinjat Oy, raportti myyntisihteerien tehtävien jakaantumisesta. O. Hirvonen 2012.

Eduskunnan täysistunnon pöytäkirja 19.6.2012. Luettu 27.8.2012.

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/ptk_69_2012_p.shtml

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Lapin lääninhallitus. Luettu 6.8.2012.

<http://www.yhteispalvelu.intermin.fi/lh/lappi/liikenne/home.nsf/pages/C34086DB22A75EEEC2256DB000333EC0?opendocument>

Joukkoliikennelaki 869/2009. Annettu Helsingissä 13.11.2009.

Lappeenrannan joukkoliikenne 2020. Lappeenrannan kaupungin joukkoliikennepoliittinen ohjelma. Luettu 1.6.2012. Ladattavissa

<http://www.lappeenranta.fi/Suomeksi/Palvelut/Joukkoliikenne.iw3>

Lappeenrannan paikallisliikenteen vuosiraportti 2011. Luettu 27.8.2012. Ladattavissa

<http://www.lappeenranta.fi/loader.aspx?id=db6bdd88-8ca6-4551-a5d9-e68bbf324a39>

Linja-autoliitto, kalustokalvot 2010 powerpoint-sarja.

Linja-autoliitto. Tietoa bussialasta. Luettu 6.8.2012. http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa_bussialasta/

Matkahuolto Oy, yritystietoa. Luettu 15.8.2012.

<http://www.matkahuolto.fi/fi/yritystiedot/>

Palvelusopimusasetus. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007. Annettu 23.10.2007.

Savonlinja-yhtiöiden TSS-tietojärjestelmä.

Viitaniemi M. 2000. Savonlinja-yhtiöiden vaiheet I. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.